PREOCUPĂRI PENTRU ÎMBUNĂTĂȚIREA MIJLOACELOR DE NAVIGAȚIE ÎN PRINCIPATELE ROMÂNE (PRIMA JUMĂTATE A SEC. AL XIX-LEA)

DE

I. TODERAȘCU

În ultimele decenii ale secolului al XVIII-lea și în prima jumătate a secolului următor, economia românească a înregistrat multiple și profunde transformări. Una dintre trăsăturile specifice acestei perioade istorice a constituit-o orientarea tot mai accentuată a economiei pe făgașul producției destinate schimbului, ceea ce a influențat favorabil dezvoltarea pieței interne. Comerțul era considerat de către reprezentanții epocii drept elementul cel mai activ, cel „mai dinamic" al vieții economice [1]. Dionisie Fotino definea comerțul ca fiind „fîntîna principală a înavuțirii și puterii staturilor" [2]. Economistul N. Șuțu, pentru a cita doar doi dintre numeroșii reprezentanți ai acestei opinii, scria, la aproximativ trei decenii și jumătate după Dionisie Fotino: „Principiul oricărei bogății este producția, dar nu este suficient numai să se producă; este nevoie ca produsul să fie schimbat, să se vîndă. Mijloacele reproducției depind în principal de facilitatea schimbului; astfel, cu cît plasarea produselor este mai asigurată, cu atît se dezvoltă și se extinde mai mult reproducția" [3].

Dată fiind importanța acestei activități se impunea, cît mai urgent, „liberalizarea" comerțului, „liberalizare" care avea în vedere atît aspectul intern cît și cel extern. Vămile interne, foarte numeroase și încă puternice, incomodau formarea pieței unice. Desființarea acestora a fost inclusă într-o serie de programe politice cum ar fi, bunăoară, *Cererile norodului romănesc* sau *Constituția cărvunarilor* [4].

Dezvoltarea liberă, firească a Principatelor, constituirea pieței interne era stingherită, într-o foarte mare măsură, de către dominația economică a Porții.

---

[1] Vlad Georgescu, *Ideile politice și iluminismul în Principatele Române (1750—1831)*, Ed. Academiei R.S.R., Buc., 1972, p. 123.

[2] Dionisie Fotino, *Istoria generală a Daciei*, vol. III, traducerea George Sion, Buc., 1859, p. 143—144.

[3] N. Șuțu, *Despre utilitatea unei căi ferate*, în N. Șuțu, *Opere economice*, ed. Ion Veverca, Ed. științifică, Buc., 1957, p. 333.

[4] Vlad Georgescu, *Op. cit.*, p. 124—125.

Desfiinţarea monopolului turcesc asupra comerţului românesc, considerată drept o condiţie pentru reabilitarea stării economice a Moldovei şi Ţării Româneşti, a fost înscrisă de 22 de ori în memoriile şi proiectele de reformă elaborate între 1769—1829 [5]. Libertatea comercială, revendicată atît de insistent şi conjugată, de cele mai multe ori, cu libertatea de navigaţie, constituia o componentă a „programului antiotoman" [6] şi ilustra, alături de celelalte idei incluse în scrierile politice ale vremii, o necesitate obiectivă de natură internă [7]. Ea a fost obţinută prin tratatul de la Adrianopole (1829) care prevedea, pentru Principate, între altele, „deplina libertate de comerţ pentru toate produsele solului lor şi a industriei lor... fără nici o restricţie" [8]. Prin firmane speciale, Moldova şi Ţara Românească căpătau, în 1834, libertatea navigaţiei pe Dunăre sub pavilion naţional. În 1836 aceeaşi înlesnire a fost extinsă şi pentru navigaţia pe mări [9].

Cu toate impedimentele, interne şi externe, procesul de constituire a pieţei interne a făcut progrese însemnate în primele decenii ale sec. al XIX-lea. Desfacerea produselor, pînă acum „fărîmiţată, de proporţii reduse şi întîmplătoare" este treptat depăşită, căpătînd un caracter „regulat şi uniform" [10]. După scurgerea a trei decenii din acest secol, al XIX-lea, se realizase deja o „legătură organică" între diferite regiuni, „particularismul local" fusese depăşit [11]. Clauzele tratatului de la Adrianopole ca şi Regulamentul Organic „nu au creat această situaţie, ci au înlesnit lărgirea şi consolidarea pieţei interne permiţînd trecerea spre o etapă nouă superioară" [12].

Un rol important în formarea pieţei interne a revenit transporturilor. Modernizarea căilor de comunicaţie şi a mijloacelor de transport putea să asigure legătura permanentă între diferite regiuni, vehicularea avantajoasă şi rapidă a mărfurilor stimulînd producţia şi contribuind, într-o largă măsură, la desfiinţarea vămilor interne. *„Bunăstarea drumurilor*, care asigură plasarea produselor şi facilităţile necesare mişcării comerciale" spunea N. Şuţu, este una dintre condiţiile capabile să impulsioneze activitatea productivă [13]. „Ţările cele mai puternice şi

---

[5] Idem, *Mémoires et projets de réforme dans les Principautés Roumaines, 1769—1830*, Bucarest, 1970, p. XI şi XVII.

[6] Gh. Platon, *Despre programul naţional al revoluţiei de la 1821 — 150 ani de la revoluţia naţională condusă de Tudor Vladimirescu*, „An. şt. Univ. Iaşi", Istorie, fasc. 1, 1971, p. 25.

[7] *Ibidem*.

[8] *Acte şi documente relative la istoria renaşterii României*, vol. I, p. 328.

[9] *Manualul administrativ al Moldovei*, vol. II, Iaşi, 1856, p. 106—107; *Catalogul documentelor turceşti*, vol. I, p. 540, nr. 2727. Primele curse, efectuate de vasele româneşti sub pavilion naţional, au fost urmărite cu viu interes. Vasul de negoţ românesc Mariţa, scria „Albina românească" din 7 februarie 1835, „după ce s-au zbuciumat de furtunile Mării Negre au sosit ferice la Constantinopol la 12 decembrie (1834). Din porunca sultanului Mariţa a intrat la Bosfor avînd întinsă bandiera românească...". Vasul, construit în şantierele de la Giurgiu, „au făcut în capitală o plăcută impresie" (p. 45). „Pavilionul românesc, scria la rîndul său „Curierul românesc" din 27 martie 1836, necunoscut pînă aci, fîlfiie într-acest minut pe ţărmurile Bosforului şi pînă în portul Marsiliei. Aceste dintîi încercări vor avea, fără îndoială, urmări bune şi poate, nu e departe ziua cînd culorile naţionale, trecînd de cealaltă parte a Gibraltarului, se vor arăta la ţărmul oceanului, în cele două emisfere" (nr. 16, p. 61).

[10] Gh. Platon, *Cu privire la dezvoltarea pieţei interne în Moldova în preajma Regulamentului Organic*, „An. şt. Univ. Iaşi", Ştiinţe sociale, Tomul XV, 1959, p. 24.

[11] *Ibidem*, p. 32.

[12] *Ibidem*.

[13] N. Şuţu, *Mijloace capabile să dea impuls activităţii productive*, în N. Şuţu, *Opere economice*, ed. cit., p. 380.

cele mai civilizate sînt acelea în care transporturile se fac cu cea mai mare uşurinţă, rapiditate şi economie", scria acelaşi N. Şuţu, atunci cînd discuta utilitatea căilor ferate [14].

Preocupările pentru îmbunătăţirea căilor şi a mijloacelor de transport în prima parte a epocii moderne, ne apar, astfel, cu atît mai îndreptăţite. Se iniţiază, acum, construcţia de şosele şi poduri, se pune tot mai insistent problema amenajării principalelor rîuri pentru a le face navigabile, apar primele proiecte pentru construcţia căilor ferate [15].

De o atenţie sporită s-a bucurat transportul pe apă, socotit, cu real temei, drept cel mai rentabil. Acesta prezenta, în comparaţie cu transportul terestru, avantaje considerabile. Greutatea transportată era mult mai mare şi tot astfel, viteza de deplasare. În acelaşi timp, cheltuielile de întreţinere a căii şi mijlocului de transport erau mai mici [16].

Avantajele transportului pe apă au fost remarcate, în nenumărate rînduri, de cei mai de seamă reprezentanţi ai boierimii şi burgheziei. Dintre aceştia economistul N. Şuţu se cuvine menţionat mai întîi. În lucrarea sa *Scurtă privire asupra stării economice a Moldovei*, tipărită la Iaşi, în 1838, prima de acest gen în Principatele Române, el arăta că „rîurile navigabile vor scurta distanţele, vor micşora cheltuielile de transport şi vor deschide pieţe pentru produsele de la care nu se pot trage foloase din neputinţa de a le pune la dispoziţia consumatorului fără cheltuieli mari" [17]. Ideea a fost reluată şi în unele dintre lucrările sale apărute ulterior [18]. În termeni similari se exprima şi Mihail Anagnoste, democrat muntean, prieten al lui Ion Ghica, Nicolae Kreţulescu şi C. A. Rosetti. În lucrarea *La Valachie et la Moldavie* publicată mai întîi în „Revue des deux mondes" (1836) [19], iar apoi şi ca broşură aparte, referindu-se la chestiunea în discuţie el îndemna: „folosiţi unele din aceste rîuri; faceţi navigabile unul sau două din aceste cursuri de apă; veţi crea un ansamblu imens de comunicaţii fluviale; veţi revărsa belşugul peste o ţară săracă" [20].

Ion Ghica a dedicat transporturilor un studiu special publicat în 1848 [21]. Analizînd „căile plutitoare" el afirma, fără rezerve, că acestea sînt cele mai economice. „Un cal înhămat la un vas pe apă lină, stătătoare, n-are să birue decît aderenţa apei asupra vasului. Această împotrivire este foarte mică şi un cal poate trage 100.000 oca, adică de 100 de ori mai mult decît pe şosea; prin urmare

---

[14] Idem, *Despre utilitatea unei căi ferate*, în *Op. cit.*, p. 333.

[15] Leonid Boicu, *Mijloacele, viteza şi preţul de cost al transporturilor în Moldova la începutul sec. al XIX-lea*, „Studii şi cercetări ştiinţifice", Istorie, Iaşi, XIV (1963), nr. 2, p. 249—257; Idem, *Transporturile în Moldova între 1848—1864*, în vol. *Dezvoltarea economiei Moldovei între 1848—1864*. Ed. Acad., Buc., 1963, p. 429—479; Idem, *Încercări de navigabilizare a rîurilor moldoveneşti în prima jumătate a sec. al XIX-lea*, „Anuarul Institutului de istorie şi arheologie «A. D. Xenopol»", Iaşi, II (1965), p. 94—116; Idem, *Căile de comunicaţie terestre în Moldova între 1834—1848*, (I), în *Op. cit.*, IV (1967), p. 81—116 şi II, în *Op. cit.* V (1968), p. 121—144; Gheron Netta, *Încercări de navigaţiune pe Olt*, Buc., 1928; *Istoria României*, vol. III, Ed. Acad., Buc., 1964, p. 978—981.

[16] Leonid Boicu, *Încercări de navigabilizare a rîurilor moldoveneşti...*, p. 104.

[17] N. Şuţu, *Opere economice*, ed. cit., p. 79.

[18] *Noţiuni statistice asupra Moldovei* în *Op. cit.*, p. 183; *Expunerea mijloacelor de întrebuinţat pentru asigurarea navigaţiei pe Siret*, în *Op. cit.*, p. 315—317.

[19] G. Bogdan-Duică, *Mihail Anagnosti*, în *Lui Nicolae Iorga. Omagiu*. Craiova, 1921, p. 45 şi urm.

[20] Michel Anagnoste, *La Valachie et la Moldavie*, Paris, MDCCCXXXVII, p. 4.

[21] *Măsurile şi greutăţile româneşti şi moldoveneşti în comparaţie cu ale celorlalte neamuri. Cu un articol asupra mijloacelor de comunicaţie*, Buc., 1848.

căile plutitoare sînt de o mare înlesnire la căratul mărfurilor grele“ [22]. Transportul pe drumurile de fier *„nu este aşa de economic ca pe apă“* (subl. n.). Aici însă, „s-a găsit mijloc de a merge cu o iuţeală de care poate mai înainte de această născocire nici nu putea omul îndrăzni să nădăjduiască“ [23]. Pentru a convinge şi mai mult, el aduce exemple din diferite ţări ale lumii (S.U.A., Anglia, Olanda) unde dezvoltarea căilor şi mijloacelor de navigaţie a avut efecte dintre cele mai bune asupra dezvoltării societăţii [24].

Convins de avantajele transportului pe apă, V. Alecsandri s-a aflat în fruntea unei societăţi pe acţiuni care îşi propunea să transporte mărfuri pe Prut „mai repede decît pe calea de uscat“ [25]. Gazetele timpului, „Albina românească“ şi „Curierul romănesc“, consemnau cu vădită satisfacţie această iniţiativă considerînd că „mijloacele de navigaţie... sînt din cele neapărate pentru comerţul ţării“ [26].

Preocupat de toate deziderate le timpului său, Gh. Bariţ a remarcat, ori de cite ori i s-a ivit prilejul, importanţa transporturilor în general, a celor pe apă în special. Aşa, bunăoară, referindu-se la tratatul de comerţ încheiat în 1838 între Anglia şi Austria, tratat care avantaja şi comerţul nostru, el scria: „Oare va fi în stare numitul tractat a pricinui o înmulţire şi a marinei moldo-româneşti ca si românii să ajungă a veni în comunicaţie mai de aproape cu Anglia ca să aibă mai mulţi din-trînşii prilej a vedea cum ştiu înota englezii...?“ [27]. Gh. Bariţ a relatat cu bucurie despre încercarea de navigare pe Siret efectuată, în septembrie 1844, de către hatmanul Alecu Aslan cu vase construite la moşia sa Oneşti, pe Trotuş, în ţinutul Bacăului. În numărul din 20 noiembrie 1844 al „Gazetei de Transilvania“ el nota: „Precum pe mai mulţi aşa şi pe mine mă încîntă bucuria asta că comerţul prin Moldova mediterană va înflori mai mult... În ziua de 30 septembrie trecute, pe la patru ore după amiazăzi, sosirea a patru vase de acele (construite la Oneşti, n.n.) la portul nostru (Galaţi, n.n.) încărcate cu grîu, ne-au dat dovadă că pe lîngă statornicie la orice întreprindere şi nemerită idee de-a face un lucru potrivit cu natura ce ea cere, face toate cu putinţă; ca şi vasele acestea a căror durare deşi au o formă cu totul deosebită de ale acelora navigatoare pe ape mari, dar rezultat folositor ce ele menesc pentru Moldova, timpul viitor va dovedi...“. Autorul îşi exprimă convingerea că guvernul Moldovei, preţuind o asemenea întreprindere „care face faimă atît proprietarului lor, cum şi moldo-românilor... va gîndi mai cu seriozitate asupra acestui obiect şi va pune în lucrare planul propus în anii trecuţi... de a face Siretul înlesnitor de navigaţie atît de folositoare în toate privinţele“ [28].

Şi Zaharia Carcalechi, redactorul ziarului „Cantor de Avis şi Comers“, remarca avantajele ce le-ar aduce într-o ţară ca a noastră „unde natura însăşi a tras canaluri în toate direcţiile“, navigabilizarea rîurilor Prut, Siret, Buzău, Ialomiţa, Olt. El îndemna pe proprietarii „care adună galbeni“, să alcătuiască societăţi pe acţiuni pentru a întreprinde lucrări mai mari. Drept exemplu sînt daţi „înavuţiţii“ Ardealului care. „după ce plutirea pe Dunăre a abătut din ţara lor transportul mărfurilor, s-au întrunit şi au deschis o plutire pe apa Oltului, prin care toată marfa din acea ţară *se va transporta mai ieftin şi mai repede*“ (subl. n.) [29].

---

22 *Ibidem*, p. 14.
23 *Ibidem*, p. 20.
24 *Ibidem*, p. 17 şi urm.
25 L. Boicu, *Încercări de navigabilizare a rîurilor moldoveneşti*, p. 112.
26 „Albina românească“, XVI (1844), p. 87; „Curierul romănesc“, 31 martie 1844, p. 99, col. I.
27 „Gazeta de Transilvania“, 10 august 1841, p. 129.
28 Ibidem, 20 noiembrie 1844, p. 369.
29 „Cantor de Avis shi Comers“, II (1838—1839), p. 336. Autorul se referă la „Societatea pentru navigaţie pe Olt“, constituită la Sibiu, în 1837. Ea a avut la

Aceste idei aparțin, desigur, majorității boierimii și burgheziei românești încredințate de avantajele transportului fluvial și maritim.

Interesul pentru transportul pe apă a sporit și pe măsură ce mijloacele de navigație s-au înmulțit și s-au perfecționat, prezentînd nu numai avantaje sporite (viteza de deplasare, greutatea transportată, prețul de cost) ci și garanții mai mari.

În Principatele Române construcția de nave, este îndeobște știut, a fost cunoscută din cele mai vechi timpuri. Pe principalele cursuri de apă din Moldova și Țara Românească au existat centre unde se construiau ambarcațiuni de diferite tipuri și mărimi pentru transportul proviziilor, pescuit sau trecerea apelor. Cele mai dezvoltate au fost acelea așezate pe malul Dunării. Aici, s-au putut construi, pe lîngă ambarcațiuni mici și mijlocii, vase mai mari, fluviale și maritime, atît comerciale cît și de război.

Baza documentară de care dispunem astăzi ne oferă posibilități minime pentru cunoașterea progreselor tehnice înregistrate în acest domeniu pînă în sec. al XIX-lea. Este probabil că și în construcțiile navale, ca dealtfel și în celelalte ramuri ale industriei românești, preocupările de acest gen n-au putut lipsi. Terminologia navală, cu referințe directe la șantierele navale din Principate, presupune o accentuată diversificare. Or, acest lucru ar fi de neconceput fără o temeinică cunoaștere a meșteșugului și fără existența unei specializări. Sînt menționate: luntre, dubase (pontoane), ceamuri, șăici, caice, șalupe, bărci, ghimii, acicuri, corăbii, bolozane, caravele, galioane, fregate, vase de linie. Tonajul unor vase comerciale construite la noi este foarte ridicat în timp ce, unele vase de război sînt capabile să poarte un număr foarte mare de tunuri [30]. Hrisovul de reorganizare a flotilei comerciale muntene din 23 noiembrie 1793 amintește *„șăicile măiestrite“* ceea ce presupune că avem a face cu vase lucrate mult mai îngrijit [31].

Anumite detalii oferite de condicile Vistieriei Moldovei pentru anii 1786, 1795 și 1797 dau un plus de consistență cunoștințelor noastre despre tehnica construcțiilor navale. Aflăm de aici că în rîndul lucrătorilor șantierului naval din Galați exista, la sfîrșitul sec. al XVIII-lea, o accentuată diviziune tehnică a muncii. Sînt amintiți marangozii, burghierii (burgüngii), beșchigiii, bărdașii, teslarii, demirgiii (fierarii), iadingiii (ajutorii), călăfătuitorii, salahorii [32]. Specializarea lucrătorilor trebuie pusă nu numai în legătură cu necesitățile de producție ci și cu evoluția tehnicii, cu sporirea exigențelor. Aceasta ni se pare cu atît mai verosimil cu cît, în sec. al XVIII-lea, s-au realizat mari progrese în domeniul tehnicii construcțiilor navale. Au apărut, în această vreme, în Europa, lucrări de *teoria navei* care acordau o atenție sporită problemelor legate de stabilitatea navelor. La sfîrșitul sec. al XVIII-lea, constructorii din țările cu o bogată tradiție navală și cu flote puternice (Franța, Anglia, Portugalia, Spania și mai nou Rusia) s-au străduit să rezolve un mare neajuns: deformarea corpului navei din cauza slăbiciunii osaturii longitudinale din lemn. În acest scop, în Franța, și mai apoi

---

început un capital de 4 000 florini și a construit două vase de probă. Cu aceste vase inginerul Wilhelm Schuster a întreprins, în acel an, două călătorii de la Turnu Roșu la Rîmnic (Gheron Netta, *Op. cit.*, p. 89—90).

[30] Vezi pt. ac., C. C. Giurescu, *Contribuții la istoria științei și tehnicii românești în secolele XV — începutul sec. al XIX-lea*, Ed. șt., Buc., 1973, p. 96—124; I. Toderașcu, *Construcții navale la șantierul din Galați în ultimul sfert al sec. al XVIII-lea*, „Danubius“, vol. II—III, Galați, 1969, p. 95—110.

[31] C. C. Giurescu, *Op. cit.*, p. 105—106, nota 45.

[32] I. Toderașcu, *Op. cit.*, p. 106 și urm.

în Anglia şi Rusia, au început să fie folosite legăturile de oţel[33]. Cu siguranţă, aceste înnoiri au fost cunoscute şi de constructorii turci, cu atît mai mult cu cît, în slujba amiralităţii otomane au lucrat unii experţi în construcţii navale din Europa occidentală. În 1786, la Galaţi se aflau în construcţie două fregate pentru Turcia care se executau după planurile şi dimensiunile specialistului francez Le Roy[34]. În şantierele româneşti, pe lîngă meşterii autohtoni au lucrat şi meşteri străini (greci, turci) ceea ce a înlesnit introducerea unor elemente de tehnică navală.

Informaţiile de acest gen se amplifică pentru prima jumătate a sec. al XIX-lea. Pe plan mondial, tehnica navală a făcut, la începutul sec. al XIX-lea, progrese uriaşe. Cea mai importantă realizare, care a uimit, dar a şi dezamăgit, a fost introducerea forţei aburului.

Inaugurate la începutul sec. al XVIII-lea, experienţele au durat, în acest domeniu, mai bine de un veac. Fizicianul francez Denis Papin, englezii Thomas Savary şi Thomas Newcomen, marchizul Claude de Jauffroy, scoţianul William Simington şi americanul John Fitch au contribuit, pe rînd ori concomitent, la perfectarea vasului acţionat de aburi. Cu toate eforturile, primele bastimente astfel propulsate au fost primite cu o neîncredere generală. La începutul sec. al XIX-lea, inginerul american Robert Fulton a reuşit, într-o oarecare măsură, să modifice această optică, reabilitînd perspectivele vaporului. După eşecul din 1803, cînd a prezentat, fără succes, amiralilor lui Napoleon proiectul unei nave mici pusă în mişcare de o maşină cu aburi, el s-a întors în S.U.A. unde, în 1807, a reuşit să experimenteze un vapor ce prezenta foarte puţine neajunsuri. Acest vapor a fost „Clermont“, cu zbaturi la borduri, lung de 40 m şi lat de 5,5 m. El a străbătut distanţa de 150 mile dintre New York şi Alabama în 32 de ore. Călătoria a provocat senzaţie şi a înfrînt scepticismul în ceea ce priveşte utilizarea propulsiei cu aburi pentru transportul pe apă al pasagerilor[35].

Forţa aburului nu s-a putut însă generaliza repede. În perioada de experimentare vapoarele nu erau capabile încă să circule pe mări şi pe oceane şi nici să întreacă navele mari cu vele în ceea ce priveşte dimensiunile, uşurinţa de manevrare, şi chiar viteza. Cîteva decenii a fost utilizată, în chip satisfăcător, nava cu propulsie mixtă (vele şi maşini cu aburi). Vaporul a învins nava cu vele după o dispută de o jumătate de secol, şi aceasta numai în statele capitaliste mari, care aveau flote puternice şi o bogată experienţă în industria de construcţii navale. În statele mici nava cu vele va dăinui încă multă vreme[36].

---

[33] B. Kozlowski, *Istoricul navei*, Buc., 1960, p. 269. Preocupările pentru tehnologia navei sînt dovedite şi de dezvoltarea învăţămîntului superior naval. În Franţa exista o şcoală de inginerie navală care a dat ţării constructori talentaţi. În 1811 s-a deschis şi în Anglia Şcoala superioară de construcţii navale. (*ibidem*, p. 273—274). În Rusia, la Nicolaev, funcţiona în prima jumătate a sec. al XIX-lea o catedră de arhitectură navală pe lîngă şcoala de piloţi („Gazeta de Transilvania“, 8 oct. 1855, p. 315).

[34] Hurmuzaki, *Documente*, supl. I, vol. II, p. 41. Ingineri francezi veniseră şi la Oceacov şi Bender ca urmare a apropierii politice dintre Franţa şi Imperiul otoman. Aceşti ingineri conduceau lucrările de fortificaţie (Mustafa A. Mehmed, *O condică de firmane turceşti din timpul domniei lui Alexandru Ipsilanti în Moldova* (1786—1788), „Studii“, 2, 1962, p. 417).

[35] Pentru toate acestea vezi, Pierre Célérier, *Histoire de la navigation*, Paris, 1956, p. 44 şi urm. ; B. Kozlowski, *Op. cit.*, p. 299 şi urm.

[36] Pentru paralelismul vapor — navă cu pînze, în care ultima păstrează o netă superioritate, sugestivă ni se pare şi statistica privitoare la vasele ieşite şi intrate în porturile Moldovei şi Ţării Româneşti, în 1858 : 2 198 bastimente cu pînze şi 238 vapoare (D. Bodin, *Documente privitoare la legăturile economice dintre Principatele Române şi regatul Sardiniei*, Buc., 1941, p. 308, Anexa 3).

Paralel cu introducerea forţei aburului a avut loc şi o altă mare transformare în construcţiile navale. Este vorba despre realizarea vaselor în întregime din metal (oţel). Nave cu vele şi părţi metalice au fost construite cu mult timp înainte. Ca şi în cazul forţei aburului, construirea vaselor în întregime din metal a fost posibilă, la început, numai în statele capitaliste mari (S.U.A., Anglia, Franţa)[37]. Mările şi oceanele lumii au fost străbătute, încă multă vreme, de nave cu vele construite din lemn, material mai ieftin, mai uşor de procurat şi de prelucrat[38].

În Principatele Române, ca dealtfel şi în multe alte ţări, noile realizări ale tehnicii navale mondiale, deşi cunoscute, n-au putut fi aplicate datorită, în primul rînd, nivelului scăzut de dezvoltare a industriei. În şantierele noastre navale a continuat construcţia navelor din lemn al căror număr a crescut apreciabil în prima jumătate a sec. al XIX-lea. Obţinerea libertăţii comerciale şi de navigaţie a stimulat, aşa cum era de aşteptat, şi construcţia mijloacelor de navigaţie. În raportul divanului Moldovei către P. Kiselev, din 30 ianuarie 1830, se arăta că se vor lua măsuri pentru crearea de înlesniri negustorilor şi „lăcuitorilor" moldoveni „...de a face caice sau corăbii care să poată fi încăpătoare de savune şi unele şi mai mari într-acest chip făcute ca să înoate şi pe mare pentru ca să-şi poată pămînteanul încărca şi produsele sale, să le ducă în toate porturile după cuprinderea trataturilor să-ş hrănească transportarisînd cărăturile neguţitoreşti"[39]. Numărul vaselor moldoveneşti a crescut într-adevăr continuu în anii următori. Un indiciu, faţă de care se impun rezerve, îl constituie, totuşi, şi patentele, foarte numeroase, eliberate proprietarilor de vase pentru purtarea „bandierei" naţionale. În 1855 marina comercială a acestei ţări dispunea de 76 corăbii. Aflăm acest lucru dintr-un răspuns al Departamentului de finanţe către Consulatul Belgiei[40].

Pentru Ţara Românească, lipsind o cercetare de ansamblu privitoare la construcţiile navale în prima jumătate a sec. al XIX-lea, estimarea flotei comerciale este mai dificilă. Cert este că aici, existînd mai multe şantiere navale (Brăila, Giurgiu, Olteniţa, Zimnicea), numărul vaselor construite pentru satisfacerea nevoilor ţării a putut fi mai mare. „Curierul românesc" din 27 martie 1836 sublinia că, în doi ani „de cînd acest principat se bucură de folosurile unei navigaţii slobode, cinci corăbii mari ieşite din lemnăriile Giurgiului şi Zimnicei,

---

[37] B. Kozlowski, *Op. cit.*, p. 307 şi urm.

[38] Aşa se explică faptul că pădurile noastre, vestite pentru lemnul de construcţii, au continuat să intereseze statele europene. Într-un raport asupra situaţiei economice şi politice a Moldovei, Ivan Petrovici Liprandi (despre care Felix Colson spunea că este „unul din agenţii cei mai fini ai Rusiei"), accentua asupra *lemnului de construcţii pentru corăbii* (subl. n.) care se află, din belşug în ţinuturile Suceava, Neamţ şi Bacău (Gh. Bezviconi, *Călători ruşi în Moldova şi Muntenia*, Buc., 1947, p. 260) ; „Jurnalul universal" („Allgemeine Zeitung") din 24 decembrie 1846, informînd despre nişte agenţi din Anglia şi Rusia care se află la Iaşi şi Bucureşti în vederea încheierii unor contracte pentru *lemne de corăbii* (subl. n.), atrăgea atenţia Austriei, Franţei şi statelor germane „să fie cu deosebită luare aminte la un ram de speculaţie atît de folositor unde sînt ameninţate cu astfel de concurenţă atît de importantă" („Gazeta de Transilvania", 1 ianuarie 1846, p. 4).

[39] Arh. St. Iaşi, Fond Litere, K/345, f. 107.

[40] I. Toderaşcu, *Din activitatea şantierului naval Galaţi, în prima jumătate a sec. al XIX-lea*, „An. şt. Univ. Iaşi", Istorie, Tom. XVI (1971), fasc. 1, p. 75.

plutesc acum pe Marea Neagră şi pe Mediterană"[41]. Lăudînd iniţiativa cîtorva particulari care şi-au construit corăbii proprii, ziarul constată că acestea sînt „departe de a împlini toate trebuinţele"[42]. Sporirea mijloacelor de navigaţie a fost remarcată şi de Felix Colson, secretar al consulatului francez din Bucureşti. În 1839, ne informează el, Principatele posedau 20 de vase[43], cifră care ni se pare a nu exprima realitatea. Fiind vorba de Principate (deci Moldova şi Ţara Românească) credem că, la zece ani de la obţinerea libertăţii comerciale, acestea dispuneau de flote mai numeroase. Rezerve se impun şi faţă de cifra ce ne-o indică „Gazetta Piemontese". Într-un articol rezervat industriei şi comerţului Principatelor române, din 20 martie 1851, se menţionează că „numărul vaselor naţionale, care înainte era foarte insuficient, acum este de peste 100"[44]. Or, ştiut este că, după o sursă oficială, numai Moldova dispunea, în 1855, de 76 vase comerciale[45].

În prima jumătate a sec. al XIX-lea asistăm nu numai la o creştere numerică a mijloacelor de navigaţie ci şi la o perfecţionare a acestora. Nu lipsesc preocupările pentru introducerea unor procedee tehnice avansate, după cum sînt popularizate şi anumite descoperiri din această sferă de activitate. Şantierele noastre navale prezentau, în această vreme, suficiente garanţii de vreme ce se executau aici şi comenzi străine. În raportul său din 3 iulie 1840, consulul Bartolomeo Geymet informa pe ministrul italian de externe, Clemente Solaro Della Margarita, că, în anii 1839—1840, firma comercială a familiei Pedemonte din Genova, care avea sucursale şi în Principate, şi-a construit, în şantierele de la Brăila şi Galaţi, trei vase comerciale: două de cîte 200 tone şi unul de 250 tone[46].

După tratatul de la Adrianopole, în porturile Galaţi şi Brăila se constată o afluenţă foarte mare de vase, atît din ţările Europei cît şi din ale Americii[47]. În acest fel, constructorii de vase din şantierele noastre au putut lua, mai lesne, contact cu realizările unor arsenale vestite.

Conducerea armatelor pămîntene din Moldova şi Ţara Românească a stabilit, atunci cînd s-a pus problema construirii unor vase militare pentru paza Dunării, contacte cu şantiere navale de prestigiu, cum ar fi acelea ale Sardiniei, Marsiliei, Ismailului, Nicolaevului, ori cu arsenale din Imperiul Habsburgic. Unele răspunsuri au fost însoţite de planuri şi schiţe detaliate ceea ce a facilitat circulaţia cunoştinţelor de tehnică navală[48]. Italianul Francesco Foretici, care activa în şantierul naval de la Galaţi, se angaja, în 1845, să lucreze o şalupă, cu pînze şi

---

41 „Curierul românesc", 27 martie 1836, nr. 16, p. 61. Ziarul a înregistrat doar numărul acelora care au arborat pavilionul naţional. Printre cele cinci corăbii mari, lansate în 1834—1835, se numără şi vasul „Mariţa", construit la Giurgiu, proprietatea lui Alexandru Vilara (I. C o j o c a r u, *Documente privitoare la economia Ţării Româneşti (1800—1850)*, vol. II, Ed. şt., Buc., 1958, p. 557—558.

42 „Curierul românesc", 27 martie 1836, nr. 16, p. 61.

43 Felix C o l s o n, *De l'état present et de l'avenir des Principautés de Moldavie et de Valachie*, Paris, 1839, p. 222—223.

44 D. B o d i n, *Op. cit.*, p. 220.

45 Vezi nota 40.

46 I. T o d e r a ş c u, *Din activitatea şantierului naval Galaţi...*, p. 73.

47 Sergiu C o l u m b e a n u, *Aspecte ale istoriei navigaţiei în România (Din cele mai vechi timpuri pînă la tratatul de la Adrianopole* — 1829), „Studii", 4, 1972, p. 741.

48 I. T o d e r a ş c u, *Din activitatea şantierului naval Galaţi...* p. 73—74; I d e m, *Informaţii noi privind şantierul naval din Galaţi (sf. sec. al XVIII-lea — prima jumătate a sec. al XIX-lea)*, „Anuarul Institutului de istorie şi arheologie «A. D. Xenopol»", IX (1972), p. 208 şi urm.

vîsle *„precum sînt şi în toate porturile Europei“* [49], (subl. n.). În 1849, maistrul de corăbii Hristudor promitea să execute patru vase pentru paza cordonului sanitar. Dintre acestea, cea mai mare, destinată portului, urma să fie lucrată *„după cel mai frumos model american“*, foarte potrivit pentru viteza apei Dunării iar celelalte *după un plan adus de la Viena* [50] (subl. n.).

În paginile primelor ziare româneşti, puţine la număr şi cu un spaţiu restrîns, şi-au aflat loc, fapt foarte semnificativ, nenumărate ştiri privitoare la navigaţie şi la tehnologia navei. Erau consemnate lansările de vase, „mişcarea“ porturilor, catastrofele şi bătăliile navale, „recorduri“ de călătorii, invenţii şi descoperiri tehnice care ofereau noi perspective transportului pe apă. Difuzarea unor asemenea cunoştinţe, printre care se află şi cele de tehnică navală, nu se limitează, credem, la simpla informare a publicului, informare de domeniul unui fapt divers. Intenţiile acelora care răspîndeau „ştiinţe“ de acest fel mergeau cu mult mai departe. Erau exprimate, şi pe această cale, nevoile concrete, reale ale societăţii româneşti, preconizîndu-se reorganizarea ei în raport cu spiritul epocii.

O importantă invenţie pentru construcţiile navale trebuia considerată, după opinia „Curierului românesc“ din 30 august 1829, aceea a lui Harde din Dartford (Marea Britanie) care „a aflat mai multe maşini ca să se facă în foarte scurtă vreme orice fel de vas de mare“. Instalaţia era antrenată „de către un mişcător prin apă şi de către o găleată cu foc“. Prin această descoperire *„se cîştigă o a treia parte din vremea care mai înainte se întrebuinţa ca să se facă o corabie de război sau alta.* O asemenea maşină, hotărîtă ca să lucreze bucăţile de lemne încovoiate, într-o zi poate să gătească de la 20 pînă la 25 de mii de bucăţi...“ (subl. n.). Se fac, apoi, aprecieri privind progresele realizate în marcarea timpului şi a vitezei navelor ca şi în domeniul stabilităţii acestora [51].

Articolul *Durarea vaselor de navigaţie*, tipărit în „Icoana lumei“, informează publicul larg asupra acestei îndeletniciri considerată „din cele mai sumeţe aflări ale omului“. Făcînd un istoric al „durării“ vaselor, autorul urmăreşte evoluţia acestui meşteşug începînd de la fenicieni, egipteni şi greci, continuînd apoi cu romanii, veneţienii şi genovezii care „au adus durarea vaselor la cel mai înalt grad de deplinătate“. Este înfăţişat, spre ştiinţă generală, modul de construcţie a vaselor într-o schelă, cu menţiuni speciale pentru vasele de război, cele comerciale şi pacheboturi ca şi de conservare a acestora în faţa acţiunii distrugătoare a apei. Pentru păstrarea vasului, este folosit tot mai mult (începînd din 1760) sistemul căptuşirii cu „table de aramă“ în detrimentul „pînzei cătrănite“ şi a „pănurei (aba)“ [52]. Progresele înregistrate în domeniul mijloacelor de navigaţie sînt înfăţişate, în paginile aceleiaşi reviste, de S. S. B<otezat>, într-un articol intitulat *Călătoriile timpului nostru.* În locul vaselor vechi „neîndemînatice, necurate şi umede... se înfăţişează acum călătorului vase elegante“, mult mai trainic construite încît „...de furtuni nu se mai pot teme ca înainte“. Cu aceste vase, o călătorie în jurul pămîntului se poate efectua în nouă sau zece luni, uneori şi mai puţin [53].

---

[49] Ibidem, p. 209—210. În 1845 consulatul prusian din Galaţi propunea construcţia unui mare depozit pentru mărfurile Zollvereinului în acest port. Totodată, se găsea necesar „de a face şantieruri de construcţii navale şi se aşteaptă aproape de Dunăre lemnari de la Stetin şi de la Danzig, însărcinaţi de a face corăbii pentru negoţ“ („Curierul românesc“, 7 mai 1845 (nr. 35), p. 140 şi 15 iunie 1845 (nr. 45), p. 178). Dacă intenţia acestui consulat a fost finalizată (! ?), venirea meşterilor din arsenalele amintite a putut constitui un mijloc de răspîndire a noi cunoştinţe în rîndul constructorilor de vase din ţările noastre.

[50] I. Toderaşcu, *Informaţii noi privind şantierul naval din Galaţi...*, p. 212.

[51] „Curierul românesc“, 30 august 1829 (nr. 41), p. 182.

[52] „Icoana lumei. Foaie pentru îndeletnicirea moldo-românilor“, Iaşi, 4 mai 1841, p. 140.

[53] Ibidem, 29 iunie 1841.

Un interes fără precedent au suscitat, în rîndurile boierimii noastre, mijloacele de transport acţionate de aburi. O parte a acesteia ajunsese să condiţioneze dezvoltarea economiei numai de modernizarea transporturilor [54]. „Aburul a rezolvat marea problemă a economiei. Aburul a făcut să pătrundă animaţia, mişcarea, viaţa, comerţul şi civilizaţia" scria economistul N. Şuţu [55]. La rîndul său, I. Ghica era convins că „navigaţia vapoarelor a venit... să dea omului o putere deplină asupra mărilor... ; productele găsesc în navigaţia vapoarelor un mijloc repede şi regulat de transport şi omul un mijloc neostenitor şi plăcut" [56]. Înfăţişînd importanţa îmbunătăţirii mijloacelor de navigaţie, I. Ghica dădea ca exemplu valea rîului Mississippi unde, de la 1820 cînd inginerul Robert Fulton a lansat aici primul vapor, populaţia a crescut de aproximativ şapte ori. Tot astfel, navigaţia Dunării şi „slobozenia" comerţului au „înzecit" valoarea moşiilor din Principate [57]. Aserţiunea lui I. Ghica dovedeşte, fără echivoc, mobilul acestor preocupări. „În gurile tuturor, scria un periodic al timpului, nu este alt cuvînt decît aburi. Corăbiile cu vapor şi trăsurile cu vapor pe drumurile de fier a adus în fiinţă o lume nouă... ; ...lumea cea veche îşi aşteaptă minutul în care să fugă din faţa celei noi. *Imnurile de laudă ce se alcătuiesc asupra puterii aburilor nu se fac din entuziasmul cel meşteşugit pentru un lucru de modă ci din încredinţarea ce este întemeiată pe cercare asupra foloaselor celor nemărginite ce izvorăsc din îmbunătăţitele mijloace de comunicaţie*" (subl. n.) [58]. Vaporul, ca şi drumurile de fier, aflăm dintr-o altă publicaţie, au constituit un mijloc „pentru înavuţirea naţiilor şi împărtăşirea cea repede a ideilor" [59].

Un istoric al „vasului de vapor", apărut în „Icoana lumei", prilejuieşte autorului (Gh. Asachi ?) exprimarea unor deziderate proprii moldovenilor. Reamintind că în 1834 „Moldova a văzut la Galaţi acel întîi vapor", autorul nădăjduieşte că viitorul va împlini „dorinţa obştei" ca Siretul să devină navigabil „prin vase de vapor" [60].

Alături de avantajele noii forţe de propulsie sînt răspîndite şi informaţii despre realizările mai importante din domeniul construcţiei de vapoare. Aşa bunăoară, „Curierul românesc" îşi informa cititorii despre construcţia de piroscafe în Franţa, care asigurau navigaţia pe Sena şi pe Saône [61]. La Liverpool se lansase, în 1829, un piroscaf destinat să asigure legătura permanentă dintre Limerik şi Dublin [62], iar la Triest se construise, în 1834, un mare vas cu aburi ale cărei maşini fuseseră importate din Anglia. Întîia călătorie a acestui vapor a fost la Constantinopol şi de aici la Galaţi. În următorii ani el a circulat permanent între capitala Imperiului Otoman şi portul moldovean. Alte piroscafe mai mici, lucrate la Viena, care navigau pe Dunăre doar pînă la Semlin, trecînd prin „locurile primejdioase" ale Dunării au coborît pînă la Galaţi [63].

Mijloacele de navigaţie cu aburi au impulsionat comerţul fluvial şi maritim. A crescut viteza de deplasare a vaselor şi în acelaşi timp, tonajul acestora. Aceste avantaje au trezit tot mai multe iniţiative în vederea achiziţionării unor vase cu aburi pentru transportul pe Dunăre (în special remorchere). Încă de la sfîrşitul anului 1834, un boier făcea propunerea ca prin subscriere de acţiuni să

---

54 Leonid Boicu, *Încercări de navigabilizare...*, p. 101.

55 N. Şuţu, *Despre utilitatea unei căi ferate*, în N. Şuţu, *Opere economice* ed. cit., p. 332.

56 I. Ghica, *Măsurile şi greutăţile... Cu un articol asupra mijloacelor de comunicaţie*, p. 14—15.

57 *Ibidem*, p. 8.

58 „România", I (1838), p. 816.

59 „Cantor de Avis shi Comers", II (1838—1839), p. 336.

60 „Icoana lumei", Iaşi, 1840, p. 36.

61 „Curierul românesc", nr. 36, 12/24 august 1829, p. 156.

62 Ibidem, nr. 53, 11/23 octombrie 1829, p. 230.

63 „Albina românească", Iaşi, 22 martie 1834, p. 122.

se cumpere un vapor pentru negoţul românesc pe Dunăre[64]. Despre această intenţie ştia şi Timoni care informa, la rîndul său, la 5 ianuarie 1835 şi pe cancelarul Metternich[65]. Iniţiativa a fost, desigur, stimulată şi de faptul că, în 1834, o companie austriacă de navigaţie cu aburi pe Dunăre a fost fundată de casa Puthon-Geymüller[66]. În primăvara acestui an, în ziua de 10/23 aprilie, a sosit la Galaţi primul vapor, piroscaful „Argos" „venind de la Viena în 6 zile"[67]. Alte trei vapoare mai mici, au întreţinut, în anii următori, legătura permanentă între Viena şi Galaţi[68], trecînd pe la Porţile de Fier unde Societatea de navigaţie austriacă întreprindea anumite lucrări[69]. În 1837, ziarul moldovean „Albina românească" anunţa proiectul Societăţii vieneze de a construi încă şase vapoare dintre care unul (de 180 cai putere) să circule între Galaţi şi Constantinopol[70].

Încercările de achiziţionare a vaselor cu aburi sînt tot mai frecvente în anii următori. O informaţie din 21 septembrie 1839, coroborată cu o alta din 20 aprilie 1843, ni-l prezintă pe Triandafil Paciurea din Zimnicea ca proprietar al vaporului „Dunărea"[71]. În 1840, Triandafil Paciurea trimitea voievodului Alexandru Ghica „proiectul unui vapor valah", atît de necesar *„pentru dezvoltarea comerţului şi binele principatului Ţării Româneşti"*[72] (subl. n.). La 17 iulie 1843, N. Gherman adresa domnitorului o jalbă prin care se obliga să pună în circulaţie pe Dunăre un vas remorcher, pentru transportul mărfurilor între Brăila şi Turnu-Severin. În felul acesta, se preciza în ofertă, taxa de transport se putea reduce cu 20%[73]. Din Jurnalul Sfatului administrativ extraordinar, încheiat la 21 august 1843 cînd s-a analizat oferta, reiese că pe lîngă vasul cu maşină de vapor, de 140 cai putere, N. Gherman promitea să procure şi alte 15 vase mari de transport (cu vele) solicitînd monopol pe o perioadă de 20 de ani („nimeni altul să nu fie slobod a aduce pe Dunăre un asemenea vas"). Apreciind oferta, Sfatul hotărăşte ca N. Gherman să procure, iniţial, un remorcher de 80—90 cai putere şi 15 vase capabile să transporte, fiecare, minimum 100 000 oca. El trebuia să asigure cu aceste vase, plutirea pe întreaga perioadă de timp navigabilă (primăvară—toamnă), de la schela Cladova la Brăila. Dacă trebuinţa o impunea ofertantul era dator să dubleze numărul vaselor. Dreptul ce i se acorda „...nu va putea popri transportul productelor... şi cu alte vase particulare de orice fel şi mărime ale acelora ce nu vor voi să le remorcheze cu vapor, ci se va urma despre aceasta ca şi pînă acum: de a fi adică, slobod oricine să aibă din acele vase fără maşine cu vapor...". Sfatul acorda antreprenorului N. Gherman termenul de un an pentru procurarea vaselor şi inaugurarea curselor[74]. Nu ştim care a fost, practic, epilogul acestei acţiuni.

Sub titlul *Comerţul este sufletul naţiilor*, „Curierul românesc", din 29 octombrie 1846 anunţa înfiinţarea „după exemplul naţiilor civilizate" a unei societăţi comerciale pe acţiuni la Craiova. Un grup de boieri şi de negustori şi-au propus „să înfiinţeze pe Dunăre două remorcheruri cu vasele lor" în vederea transportului

---

64 I. C. Filitti, *Domniile române sub Regulamentul Organic, (1834—1848)*, Buc., 1915, p. 218.

65 Hurmuzaki-Nistor, *Documente*, vol. XXI, p. 586—587.

66 Hurmuzaki, *Documente*, vol. X, p. 474, nota 1; Hurmuzaki-Hodoş, *Documente*, vol. XVII, p. 326—327, p. 516.

67 „Albina românească", anul V—VI (1833—1834), nr. 37, p. 141.

68 I. C. Filitti, *Principatele Române de la 1824 la 1834*, Buc., 1934, p. 341—342.

69 Hurmuzaki-Nistor, *Documente*, vol. XXI, p. 587.

70 Nr. 16, 25 februarie 1837, p. 69.

71 Constantin C. Giurescu, *Contribuţii la studiul originilor şi dezvoltării burgheziei române pînă la 1848*, Ed. ştiinţifică, Buc., 1972, p. 113.

72 *Ibidem.*

73 I. Cojocaru, *Op. cit.*, vol. II, p. 799, nr. 611.

74 *Ibidem*, p. 802—804, nr. 615.

produselor din toată Ţara Românească la portul Brăilei. Unul dintre membrii societăţii punea această iniţiativă pe seama deosebitei dezvoltări pe care a luat-o comerţul socotind că *„tot românul mare şi mic, va aplauda această întreprindere“* (subl. n.). Primii 28 de acţionari subscriau suma de 19 000 galbeni. Membrii direcţiei aveau sarcina să cumpere ori să „înfiinţeze“ vasele de transport pe Dunăre [75]. Vestea fundării acestei societăţi a fost consemnată şi în „Gazeta de Transilvania“ care, dorindu-i „norocire“, cerea acţionarilor multă atenţie, la modul în care, undeva în Europa, vor fi executate remorcherele. „Românii, spera autorul articolului, (Gh. Bariţ ?) vor fi isteţi destul, pentru ca să nu-i puie la mînă cu nişte maşini care nu trebuiesc altora, cum păţi societatea ungurească în anul trecut cu maşinile unui vapor lucrate, de nu ne înşelăm în Belgia ce se şi sparseră la cele dintîi călătorii“ [76].

Punînd în circulaţie, pentru o informare cît mai generală, avantajele forţei aburului, difuzînd ştiri despre realizările mai importante din domeniul construcţiei de vapoare, reprezentanţii acestei epoci nu făceau, cum cu mult realism remarca un contemporan, „imnuri de laudă... pentru un lucru de modă“. În aceste preocupări trebuie să vedem, o repetăm, dezideratele epocii. Că aşa stau lucrurile ne-o dovedeşte trecerea de la stadiul teoretic la acela practic, înfiinţarea societăţilor pe acţiuni care-şi propuneau să procure din străinătate vase cu aburi pentru transportul produselor pe Dunăre. În aceşti ani se realizase o legătură permanentă între cele două porturi româneşti : Galaţi şi Brăila. Cursele erau efectuate de vaporul „Danubio“ proprietatea societăţii „Loyd“ din Triest. Cînd, în mai 1851, acest vapor s-a defectat, inspectoratul din Galaţi al vapoarelor Loydului, pentru a nu întrerupe circulaţia zilnică între aceste posturi, a închiriat temporar vaporul „Principele Ştirbei“, proprietatea lui Gropcievici [77]. În 1853, casa comercială Zenker din Galaţi a adus din Anglia remorcherul „Svan“, pentru operaţiuni de remorcare între Galaţi şi Brăila [78].

Vasul acţionat de aburi trebuia să asigure, după unele opinii, nu numai transportul mărfurilor pe Dunăre ci şi pe unele dintre rîurile interne. Astfel, în *Proiectul pentru cele ce s-au socotit spre îndreptarea în ale cîrmuirii din lăuntru* al conjuraţiei lui Leonte Radu (1839) se preconiza introducerea vapoarelor pe Siret [79]. Şi agentul consular francez, L. Castaing-Père socotea că pe Siret, de la Răcăciuni la Galaţi, se pot folosi pentru navigaţie şi ambarcaţiuni trase de un piroscaf [80]. Navigaţia pe rîurile interne prin ambarcaţiuni acţionate de vapori a constituit o preocupare dintre cele mai notabile în primele decenii din jumătatea a doua a sec. al XIX-lea [81].

Accentul care s-a pus în prima jumătate a secolului al XIX-lea pe îmbunătăţirea căilor şi a mijloacelor de transport constituie o dovadă peremptorie pentru noua orientare ce o căpătase societatea românească, pentru criza sistemului feudal care se manifesta în toate sectoarele vieţii economice, sociale, politice şi ideologice. Orientarea tot mai accentuată a economiei pe făgaşul producţiei destinate schimbului, dezvoltarea pieţei naţionale unice au determinat preocupări permanente şi aprofundate pentru o cît mai avantajoasă vehiculare a produselor

---

75 „Curierul românesc“, XVIII (1846), 29 octombrie, p. 329. Dintre fondatori menţionăm : Ion şi Dimitrie Bibescu, Nicolae Brăiloiu, Dimitrie Haralambie, Petrache Obedeanu, Ioan Oteţelişanu, Ion Vlădoianu, Grigore Racoviţă, Const. Glagoveanu, Dimitrie Polizu (ibidem).

76 „Gazeta de Transilvania“, 18 noiembrie 1846, p. 371.

77 Ibidem, 11 iunie 1851, p. 199.

78 „Bukurester Deutsche Zeitung“, IX (1853), p. 94, col. I.

79 L. Boicu, *Încercări de navigabilizare a rîurilor moldoveneşti* ... p. 100.

80 *Ibidem*, p. 113—114.

81 Idem, *Transporturile în Moldova între 1848—1864*, loc. cit., p. 457, şi urm.

de la producător la consumator, atît în limitele pieţei interne cît şi în afara acesteia. Transporturile ieftine şi rapide constituiau o condiţie pentru realizarea profitului şi acumularea de capital.

Aşezarea geografică a Principatelor, reţeaua hidrografică internă au făcut ca, de o atenţie specială să se bucure transportul pe apă, socotit drept cel mai rentabil.

Interesul pentru transportul pe apă a sporit şi pe măsura înmulţirii şi perfecţionării mijloacelor de navigaţie. În prima jumătate a sec. al XIX-lea numărul vaselor construite în şantierele navale româneşti a crescut simţitor. S-au înregistrat şi sensibile progrese tehnice, şantierele noastre bucurîndu-se de un frumos renume.

Răspîndirea, prin intermediul presei, a informaţiilor, a cunoştinţelor de tehnică navală, reliefarea avantajelor oferite de forţa aburului viza, în ultimă instanţă, una dintre necesităţile epocii moderne: îmbunătăţirea transporturilor. Această acţiune teoretică urmărea să stimuleze spiritele cele mai întreprinzătoare în vederea trecerii la aplicarea lor practică. Felul în care era argumentată această necesitate constituie o dovadă şi pentru transformările ce se produseseră în domeniul ideologiei.

Informaţiile aduse de noi în discuţie constituie o componentă a „preocupărilor privind încadrarea ţărilor române pe o cale care să corespundă spiritului modern." [82].

PREOCCUPATIONS CONCERNING THE IMPROVEMENT OF THE NAVIGATION MEANS IN THE ROMANIAN PRINCIPALITIES (THE FIRST HALF OF THE 19-TH CENTURY)

Summary

The preoccupations concerning the improvement of the means of transport in the first half of the 19-th century reflect one of the aspects of the general preoccupations for modernizing the Romanian society. The orientation of economy towards the exchange production the development of the formation process of the home market required the improvement of the ways and means of transport. Varied solutions were looked for so that the carriage of goods could be done „easily, rapidly and economically".

Owing to the natural conditions (the geographical position of the Romanian Principalities, the internal hydrographical network) the water transport was given a special attention, and it was considered, on a real basis, as the most advantageous.

Having analysed a very suggestive material, the author underlines two aspects of the subject under discussion: the preoccupations for the numerical increase of the navigation means, on the one hand, and the improvement of the navigation means on the other hand. The author also underlines the progress achieved in the world navigation technique, and the degree to which such discoveries could be taken over by owe industry.

---

[82] Gh. Platon, *Domeniul feudal din Moldova în preajma revoluţiei de la 1848*, Editura Junimea, Iaşi, 1973, p. 9.

Very much information concerning navigation and ship technology was spread by means of the first Romanian newspapers. This, too, was a means of expressing the actual needs of the Romanian society. The action of putting into evidence, under various forms, the advantages of the water transport, of the navigation means using the steam power, was meant not only to give a general information but also to rouse the most enterprising spirits for making possible the practical application of these achievements. The way this need is argued is also aproof of the transformations that took place in ideology.